

Requested Patent: DE19843388A1

Title: SYSTEM FOR CONTROLLING THE HEADLIGHT BEAM OF A VEHICLE ;

Abstracted Patent: EP0989024, A3 ;

Publication Date: 2000-03-29 ;

Inventor(s): LAMMERS CHRISTIAN (DE); MAREK KARSTEN (DE) ;

Applicant(s): HELLA KG HUECK_CO (DE) ;

Application Number: EP19990118338 19990916 ;

Priority Number(s): DE19981043388 19980922 ;

IPC Classification: B60Q1/115 ;

Equivalents: ;

ABSTRACT:

A procedure for controlling the beam width of vehicle headlamps has a sensor signal formed that reproduces the position of the vehicle on the roadway. From the sensor signal (SS), a setpoint signal for controlling an adjustment device of the headlamps is generated and the beam width of the headlamp is controlled or adjusted to a value corresponding to the setpoint signal. The sensor signal is tested in accordance with a dynamic parameter which influences the position of the vehicle on the roadway. The dynamic parameter is the speed (G) of the vehicle plus the acceleration and its change of acceleration.

19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

12 **Offenlegungsschrift**
10 **DE 198 43 388 A 1**

61 Int. Cl. 7:
B 60 Q 1/10

21 Aktenzeichen: 198 43 388.3
22 Anmeldetag: 22. 9. 1998
43 Offenlegungstag: 23. 3. 2000

DE 198 43 388 A 1

71 Anmelder:
Hella KG Hueck & Co, 59557 Lippstadt, DE

72 Erfinder:
Lammers, Christian, 59494 Soest, DE; Marek,
Karsten, 45663 Recklinghausen, DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
zu ziehende Druckschriften:

DE	197 03 665 A1
DE	196 32 206 A1
DE	196 28 405 A1
DE	42 02 908 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

54 Verfahren zur Regelung der Leuchtweite von Fahrzeugscheinwerfern

57 Bei einem Verfahren zur Regelung der Leuchtweite von Fahrzeugscheinwerfern, bei dem ein die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn wiedergebendes Sensorsignal gebildet wird, aus dem Sensorsignal ein Sollwertsignal zur Ansteuerung einer Einstelleinrichtung der Scheinwerfer erzeugt wird und die Leuchtweite der Scheinwerfer auf einen dem Sollwert entsprechenden Wert geregelt oder eingestellt wird, wird, um Scheinwerferfehlstellungen durch defekte Achssensoren zu vermeiden, das Sensorsignal in Abhängigkeit von einer dynamischen Größe, die die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn beeinflusst, auf seine Funktionsfähigkeit überprüft.

DE 198 43 388 A 1

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Regelung der Leuchtweite von Fahrzeugscheinwerfern, bei dem ein die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn wiedergebendes Sensorsignal gebildet wird, aus dem Sensorsignal ein Sollwertsignal zur Ansteuerung einer Hinstellvorrichtung der Scheinwerfer erzeugt wird und die Leuchtweite der Scheinwerfer auf einen dem Sollwert entsprechenden Wert geregelt oder eingestellt wird.

Aus der Europäischen Patentanmeldung EP 0 355 539 A2 ist ein Verfahren zur Regelung der Leuchtweite eines Fahrzeugs bekannt, bei dem ein die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn wiedergebendes Sensorsignal gebildet wird. Hierzu weist das Fahrzeug mindestens einen Fahrzeugniveaugeber auf, der an mindestens einer der Achsen des Fahrzeugs montiert sein kann und unterschiedliche Funktionsprinzipien zur Erzeugung des Sensorsignals aufweisen kann. Bei dem bekannten Verfahren werden zwei Fahrzeugniveausensoren verwendet, die vorteilhafterweise an der Vorder- und Hinterachse des Fahrzeugs angeordnet sind, um die Sensorsignale zu erzeugen. Aus den Sensorsignalen wird ein Differenzsignal gebildet, welches über einen Filter einer Mittelwertbildung unterzogen wird, um einen Sollwert zur Ansteuerung der Scheinwerfer bereitzustellen. Die Mittelwertbildung der Differenzsignale wird dabei durch auftretende Beschleunigungssignale des Fahrzeugs beeinflusst. Bei dem vorbekannten Verfahren werden die an dem Ausgang des Filters vorliegenden Sollwertsignale zur Ansteuerung der Scheinwerfer Ansteuerermotoren zugeführt, die die Leuchtweite der Scheinwerfer auf einen dem Sollwert entsprechenden Wert regeln oder einstellen.

Bei dem bekannten Verfahren hat sich jedoch als nachteilig erwiesen, daß, wenn ein Achssensor einen Defekt aufweist, gefährliche Situationen bei dem Betrieb des Fahrzeugs dadurch entstehen können, daß die Scheinwerfer aufgrund fehlerhafter Sensorsignale auf eine Leuchtweite eingestellt werden, die entweder zu einer Blendung des Gegenverkehrs führen oder aber die Sichtweite des Fahrers extrem einschränken. Solche Fehler können zum Beispiel auftreten, wenn ein Fahrzeugniveausensor nach beliebigem Konstruktionsprinzip trotz Lageänderung des Fahrzeugs zur Fahrbahn nur ein konstantes Sensorsignal ausgibt.

Der Erfindung liegt somit die Aufgabe zugrunde sicherzustellen, daß fehlerhafte Sensorsignale von defekten Fahrzeugniveaugebern nicht zu Fehleinstellungen der Leuchtweite der Scheinwerfer führen.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

Es ist von Vorteil, daß das Sensorsignal in Abhängigkeit von einer dynamischen Größe, die die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn beeinflusst, auf seine Funktionsfähigkeit überprüft wird, weil somit sichergestellt wird, daß bei dem Vorliegen von dynamischen Bewegungen des Fahrzeugs erkannt wird, daß ein Fahrzeugniveaugeber keine dynamischen Bewegungen des Fahrzeugs entsprechenden Sensorsignale erzeugt.

In diesem Zusammenhang hat es sich als vorteilhaft erwiesen, als dynamische Größe die Geschwindigkeit, die Beschleunigung und/oder die Beschleunigungsänderung des Fahrzeugs heranzuziehen.

Dadurch daß ein Fehlersignal erzeugt wird, wenn die dynamische Größe einen vorgegebenen Schwellwert überschreitet, das Sensorsignal einen vorgegebenen Schwellwert für die Änderung des Sensorsignals jedoch nicht überschreitet, ergibt sich eine besonders einfache Möglichkeit, ein fehlerhaftes Sensorsignal zu detektieren, dieses zur Anzeige zu bringen und Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Es ist von Vorteil, daß zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Sensorsignals dieses parallel mit einer schnellen Filterzeit und mit einer langsamen Filterzeit gefiltert wird und anschließend mittels Differenzbildung der gefilterten Signale ein Sensordifferenzsignal gebildet wird, weil auf diese einfache Art und Weise zum einen sichergestellt wird, daß hochfrequente Störungen des Sensorsignales eliminiert werden und zudem parallel ein gefiltertes Sensorsignal vorliegt, das ein Langzeitmittelwert des Sensorsignals bestmöglich widerspiegelt. Dadurch daß anschließend mittels Differenzbildung der gefilterten Signale ein Sensordifferenzsignal gebildet wird, ergibt sich der Vorteil, daß mit dem Sensordifferenzsignal ein Referenzsignal für die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Sensorsignale zur Verfügung steht.

Es ist von Vorteil, daß neben einer Bedingung für die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei dem Prüfverfahren auch eine Bedingung für die Beschleunigung des Fahrzeugs Anwendung findet, bevor ein Fehlersignal erzeugt wird, weil somit mit hoher Sicherheit festgestellt werden kann, daß das Sensorsignal auf die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn beeinflussenden dynamischen Größen keine äquivalenten Werte aufweist.

Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit bei der Erkennung eines Fehlers hat sich als vorteilhaft erwiesen, daß zusätzlich ermittelt wird, ob eine vorgegebene Beschleunigungsimpulsbreite bei den detektierten Beschleunigungsvorgängen des Fahrzeugs überschritten wird. Des weiteren hat sich als vorteilhaft erwiesen, nicht unmittelbar ein Fehlersignal auszugeben, sondern bei Detektion eines Fehlers eine Nachlaufzeit zu aktivieren, über die Fehler aufsummiert werden können, und erst nach Ablauf der Nachlaufzeit ein Fehlersignal zu erzeugen. Des weiteren hat es sich als vorteilhaft erwiesen, einen positiven bzw. negativen Auswertezähler zu verwenden, damit Fehlersignale bis zu einer gewissen Grenze gezählt werden können bzw., bei korrekter Funktion des Systems und der Detektion einer vorgegebenen Anzahl von positiven Rückmeldungen, der negative Auswertezähler zurückgesetzt werden kann.

Ein weiterer Vorteil ergibt sich daraus, daß z. B. nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs bzw. nach Inbetriebnahme der Leuchtweitenregelung und Abschluß einer Standardprüfung eine Vorlaufzeit aktiviert wird, die abgewartet wird, bevor das Prüfverfahren gestartet wird, um sicherzustellen, daß der Langzeitmittelwert des Sensorsignales, der Grundlage für die Prüfung ist, korrekt vorliegt.

Des weiteren erweist sich als vorteilhaft, wenn die Scheinwerfer bei Erzeugung eines Fehlersignales in eine Sicherheitsposition verstellt werden, die sicherstellt, daß der Gegenverkehr nicht geblendet wird und dem Fahrer des Fahrzeugs eine ausreichende Sichtweite verbleibt. Zudem kann es sich als vorteilhaft erweisen, ein Warnsignal zu erzeugen, das sowohl zur Warnung des Fahrers dienen kann als auch in einem Diagnosesystem festgeschrieben werden kann.

Es folgt eine kurze Beschreibung eines Ausführungsbeispiels des Erfindungsgegenstandes.

Es zeigen:

Fig. 1 ein Ablaufschema zur Erzeugung eines Sensordifferenzsignales

Fig. 2 die Komponentenstruktur zur Erzeugung eines Fehlersignales

Fig. 1 ist beispielhaft die Erzeugung eines Sensordifferenzsignales zu entnehmen. Bei einem Verfahren zur Regelung der Leuchtweite von Fahrzeugscheinwerfern kommt mindestens ein Fahrzeugniveausensor zum Einsatz, der Sensorsignale (SS) erzeugt, die die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn wiedergeben. Je nach Art des Fahrzeugniveauge-

bers können diese Sensorsignale (SS) analoge oder digitale Signale sein. Bei dem hier gezeigten Ausführungsbeispiel sind die Sensorsignale (SS) analoge Signale und werden daher durch eine Analog/Digital-Wandlung (AD) in digitale Sensorsignale (SS) umgesetzt. Die digitalen Sensorsignale (SS) werden parallel einer ersten Filterung (F1) und einer zweiten Filterung (F2) unterzogen. Die erste Filterung (F1) beruht dabei auf einer schnellen Filterzeit in der Größenordnung von einigen hundert Millisekunden und die zweite Filterung (F2) erfolgt mit einer langsamen Filterzeit in der Größenordnung von einigen zehn Sekunden. Aufgrund der zweiten Filterung (F2) wird somit ein Langzeitmittelwert des Sensorsignales (SS) erzeugt, und durch die erste Filterung (F1) werden Störungen des Sensorsignales (SS) aus dem Signal herausgefiltert. Die gefilterten Sensorsignale werden einer Differenzbildung (D) unterzogen, deren Ergebnis ein Sensordifferenzsignal (SDS) ist. Dieses Sensordifferenzsignal (SDS) ermöglicht aufgrund seiner Schwankungen im Vergleich zu dynamischen Bewegungen des Fahrzeugs, eine Aussage über die Funktionsfähigkeit des Sensorsignals (SS) und damit des Fahrzeugniveauebers zu erlangen.

In Fig. 2 ist ein Diagramm gezeigt, in deren Mittelpunkt eine Auswertung (A) angeordnet ist, der unterschiedliche Eingangswerte zugeführt werden. Diese Eingangswerte sind das Sensordifferenzsignal (SDS), die Geschwindigkeit (G) des Fahrzeugs, die Beschleunigung (B) des Fahrzeugs, eine Vorlaufzeit (VZ) und eine Nachlaufzeit (NZ). Die Auswertung (A) verfügt des weiteren über einen positiven Auswertezähler (PA) und einen negativen Auswertezähler (NA). Am Ausgang der Auswertung (A) erfolgt, falls notwendig, die Ausgabe eines Fehlersignales (FS).

Im folgenden wird kurz der Ablauf des Prüfverfahrens beschrieben. Damit sichergestellt wird, daß nach Inbetriebnahme der Leuchtweitenregelung durch die zweite Filterung (F2) ein stabilisiertes Langzeitmittel des Sensorsignales gebildet worden ist, wird vor Beginn des Prüfablaufes der Ablauf der Vorlaufzeit (VZ) abgewartet. Ist die Vorlaufzeit (VZ) abgelaufen, wird geprüft, ob die Geschwindigkeit (G) des Fahrzeugs einen vorgegebenen Geschwindigkeitsschwellwert überschritten hat. Das Geschwindigkeitssignal wird dabei in üblicher Weise aus im Fahrzeug vorliegenden Daten erzeugt. Hat die Geschwindigkeit (G) des Fahrzeugs den Geschwindigkeitsschwellwert überschritten, wird geprüft, ob das Sensordifferenzsignal (SDS) einen vorgegebenen Sensordifferenzsignalsschwellwert überschritten hat. Ist dies nicht der Fall, wird als zusätzliche Plausibilitätsbedingung geprüft, ob die Beschleunigung (B) des Fahrzeugs einen vorgegebenen Beschleunigungsschwellwert überschritten hat. Trifft dies zu, wird zusätzlich geprüft, ob eine vorgegebene Beschleunigungsimpulsbreite überschritten wurde. Hierbei geht man davon aus, daß, wenn die Beschleunigung (B) und die Beschleunigungsimpulsbreite einen bestimmten Schwellwert überschreiten, Achssensorbewegungen oberhalb der bestehenden Achssensorhysterese vorhanden sein müssen.

Des weiteren wird eine Nachlaufzeit (NZ) aktiviert, die der Verbesserung der Systemsicherheit dient. Diese Nachlaufzeit (NZ) wird initialisiert, wenn die vorherigen Parameter überschritten wurden, und definiert eine gewisse Zeitverzögerung bis zur Erzeugung eines Fehlersignales. Zudem wird ein negativer Auswertezähler (NA) aktiviert, mit dem eine gewisse Anzahl Fehler registriert werden können. Hierdurch wird erreicht, daß nicht beim ersten Erkennen eines Fehlers ein Fehlersignal ausgegeben wird, sondern erst, wenn ein Fehler mehrmals aufgetreten ist. Wird die vorgegebene Anzahl an Fehlern in dem negativen Auswertezähler (NA) überschritten, erfolgt die Ausgabe eines Fehlersigna-

les (FS). Eine Verbesserung der Systemsicherheit wird erreicht, wenn neben dem negativen Auswertezähler (NA) ein positiver Auswertezähler (PA) eingeführt wird. Werden bei den Prüfzyklen über einen gewissen Zeitraum Sensordifferenzsignale (SDS) detektiert, die die Prüfbedingungen einhalten, wird dieser positive Auswertezähler (PA) gesetzt, und bei Erreichen einer vorgegebenen Anzahl von positiven Zählungen wird der negative Auswertezähler (NA) zurückgesetzt. Man geht dabei davon aus, daß die Funktionsfähigkeit der Sensorsignale (SS) nach einer vorliegenden Störung wiederhergestellt worden ist.

Bezugszeichenliste

- 15 A Auswertung
- AD Analog/Digital-Wandlung
- B Beschleunigung
- D Differenzbildung
- F1 erste Filterung
- 20 F2 zweite Filterung
- FS Fehlersignal
- G Geschwindigkeit
- NA negativer Auswertezähler
- NZ Nachlaufzeit
- 25 PA positiver Auswertezähler
- SDS Sensordifferenzsignal
- SS Sensorsignal
- VZ Vorlaufzeit

Patentansprüche

1. Verfahren zur Regelung der Leuchtweite von Fahrzeugscheinwerfern, bei dem
 - ein die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn wiedergebendes Sensorsignal gebildet wird;
 - aus dem Sensorsignal ein Sollwertsignal zur Ansteuerung einer Einstelleinrichtung der Scheinwerfer erzeugt wird und
 - die Leuchtweite des Scheinwerfers auf einen dem Sollwert entsprechenden Wert geregelt oder eingestellt wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Sensorsignal in Abhängigkeit von einer dynamischen Größe, die die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahn beeinflußt, auf seine Funktionsfähigkeit überprüft wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die dynamische Größe die Geschwindigkeit des Fahrzeugs ist.
3. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die dynamische Größe die Beschleunigung des Fahrzeugs ist.
4. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die dynamische Größe die Beschleunigungsänderung des Fahrzeugs ist.
5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß ein Fehlersignal erzeugt wird, wenn die dynamische Größe einen vorgegebenen Schwellwert überschreitet, das Sensorsignal einen vorgegebenen Schwellwert für die Änderung des Sensorsignals jedoch nicht überschreitet.
6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Sensorsignals dieses parallel mit einer schnellen Filterzeit und einer langsamen Filterzeit gefiltert wird und anschließend mittels Differenzbildung der gefilterten Signale ein Sensordifferenzsignal gebildet wird.
7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Sensorsignal vor der Filterung einer Ana-

log/Digital-Wandlung unterzogen wird.

8. Verfahren nach Anspruch 6 oder Anspruch 7, gekennzeichnet durch die folgenden Schritte:

- Ermittlung, ob die Geschwindigkeit des Fahrzeugs einen vorgegebenen Geschwindigkeits- 5
schwellwert überschreitet;
- Ermittlung, ob das Sensordifferenzsignal einen vorgegebenen Sensordifferenzsignalschwellwert überschritten hat, falls der vorgegebene Ge- 10
schwindigkeitsschwellwert für die Geschwindig-
keit überschritten wurde;
- Ermittlung, ob die Beschleunigung des Fahrzeugs einen vorgegebenen Beschleunigungs-
schwellwert überschritten hat, falls das Sensordif-
ferenzsignal den vorgegebenen Sensordifferenzsi- 15
gnalschwellwert nicht überschritten hat;
- Erzeugung eines Fehlersignals, falls der Be-
schleunigungsschwellwert überschritten wurde.

9. Verfahren nach Anspruch 8, gekennzeichnet durch folgende zusätzliche Schritte, bevor ein Fehlersignal 20
erzeugt wird:

- Ermittlung, ob eine vorgegebene Beschleuni-
gungsimpulsbreite überschritten wird;
- Aktivierung einer Nachlaufzeit, über die die
Verfahrensschritte zur Prüfung wiederholt wer- 25
den;
- Setzen bzw. Löschen eines positiven bzw. nega-
tiven Auswertezählers zur Einhaltung bzw. Verlet-
zung der Prüfbedingungen und Erzeugung eines
Fehlersignales nach Ablauf der Nachlaufzeit, 30
wenn der vorgegebene Maximalwert des negati-
ven Auswertezählers überschritten ist.

10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß, bevor das Prüfverfahren anläuft, eine Vorlauf-
zeit abgewartet wird. 35

11. Verfahren nach mindestens einem der vorstehen-
den Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei Er-
zeugung eines Fehlersignales die Scheinwerfer in eine
Sicherheitsposition verstellt werden und/oder ein
Warnsignal erzeugt wird. 40

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

45

50

55

60

65

- Leerseite -

Fig.1

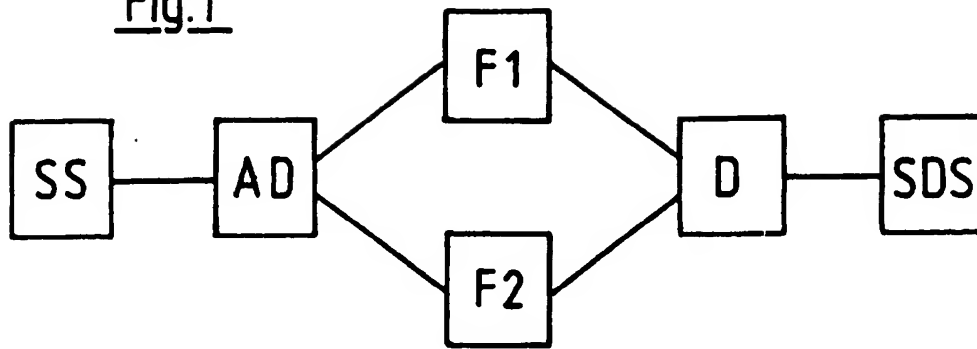


Fig.2

